Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano



2001/4 (1)



La fervoja ponto super la ŝvelanta rivero Poo

Il ponte ferroviario sul fiume Po in piena

Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), dulingve redaktita (itale kaj esperante)

Bollettino dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti, redatto bilingue (italiano e Esperanto)

Quote sociali IFEA

Attenzione: per il 2001 la quota sociale IFEA/IFEF è ancora di Lit. **25.000**.

Dal 2002, essa passerà a **€ 15,00**.

I ritardatari per il 2000 sono pregati di versare insieme Lit. 50.000 per i due anni.

L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.

Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.

IFEA/IFEF (tutti)	L. 25.000
FEI (ordinario)	L. 50.000
FEI (giovane o familiare)	L. 25.000
DLF (Effettivo)	L. 10.000
DLF (Aderente = familiare)	L. 10.000
DLF (Frequentatore)	L. 25.000
Circ. Cult. Gr. E-o Bologna	L. 10.000
Lessico Ferroviario RailLex	L. 20.000
Historio de IFEF	L. 5.000
Suplemento al Historio 84-99	L. 5.000
Catalogo Fondo Librario BO	L. 5.000
L'E-o in Emilia Romagna	L. 10.000
Ĉu vi deziras korespondi?	L. 1.000
Distintivi	L. 3.000

Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.

Più eventuali spese postali (per chi non ha indirizzo FS).

Per minimo 3 distintivi: invio gratis.

Scrivere al Sk, via Misa 4, 40139 Bologna BO o all'IFEA c/o DLF BO.

N-o Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota: l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.

Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!

Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. Ω La Kasisto

Kolofono

ITALA FERVOJISTO - IL FERROVIERE ITALIANO

Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).

Bollettino dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti, membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adreso /Redaktejo:

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna (Italio),

☎ + fakso (post anonco) ++39 051 547247,

🖫 <lov0354@iperbole.bologna.it>.

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - Mempresita - Stampato in proprio - Kvarmonata/neregula - Quadrimensile/non regolare.

Enhavo

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

FERVOJA KURIOZAĴO

La spaco inter la reloj de la fervojo estas 1,435 metroj.
Kial tiu stranga nombro?

Pro la angloj, kiuj inventis la fervojon, do ili trudis la spacon inter la reloj: t.e. 4 futoj kaj 8,5 coloj, do 1,435 metroj.

Sed, kial ili elektis tiun spacon?

ĉar la unuaj linioj de fervojo estis konstruitaj laŭ modele de la tramoj.

Sed, kial la tramoj … ktp?

ĉar por ili oni utiligis la spacon de la ŝarĝveturiloj...kaj de la paŝtaj kaleŝoj.

Sed, kial la ŝarĝveturiloj … ktp?

ĉar la eŭropaj vojoj havis radsulkojn kaj malsama spaco estus kaŭzinta la rompon de la ŝarĝveturilaj radaksoj.

Sed, kiaj la radsulkoj … ktp?

Pro tio, ke la Romia Imperio normigis siajn proprajn ŝarĝveturilojn.

Sed, kial la Roma Imperio elektis tian normon?

Pro tio, ke estis ĝi, kiu ebligis al du azenoj marŝi senĝene flanke unu de la alia.

Fine, divenu la larĝon de la kromrezervujoj ĉe la usona ĉielspaca navedveturilo.

Respondo: 4 futojn kaj 8,5 colojn, kompreneble.

Kial?

Pro tio ke, ili estis transportitaj per trajnoj.

Tiel, la larĝo de azenaj postaĵoj estas videbla sur la plej moderna transportilo en la mondo!

R. Chevallier

CURIOSITÀ FERROVIARIA

Lo spazio fra i binari della ferrovia è 1,435 metri.
Perché questo strano numero?

Per gli inglesi, i quali inventarono la ferrovia, così stabilirono lo spazio fra i binari: 4 piedi e 8,5 pollici, dunque 1,435 metri.

Ma, perché scelsero quello spazio?

Perché la prima linea ferroviaria fu costruita secondo il modello dei tram.

Ma, perché i tram … ecc.?

Perché essi utilizzavano lo spazio dei carri e dei calessi.

Ma, perché i carri e i calessi … ecc.?

Perché le strade d'Europa avevano i solchi delle ruote e un diverso spazio avrebbe causato la rottura degli assi.

Ma, come mai quei solchi … ecc.?

Perché l'Impero Romano aveva normalizzato i propri carri da carico.

Ma, perché l'Impero Romano scelse quella normalizzazione?

Perché tale scelta dava la possibilità a due asini di camminare uno affianco all'altro senza darsi noia.

Infine, indovina la larghezza dei serbatoi ausiliari della navetta spaziale americana "Shuttle".

Risposta: 4 piedi e 8,5 pollici, naturalmente.

Perché?

Perché essi venivano trasportati sui treni.

Così, la larghezza del sedere degli asini è visibile sul più moderno mezzo di trasporto del mondo!

Dall'E-o ViTo

L A I N S U L O D E L A R O Z O J

La 30an de novembro 1968a, la itala mar-armeo ekmalkonstruis la ***Insulon de la Rozoj***, artefaritan platformon situantan je ses mejloj de la marbordo, en internaciaj akvoj, fronte al Rimini. Pli ol insulo ĝi estis ŝtato: la Libera Respubliko de la Rozoj, kun registraro, ministroj, flago, mono, kaj ***Esperanto alprenita kiel oficialan lingvon.***

"Ja, mi donos al vi sendependan respublikon..." Tiel, la tiama itala registaro okupigis ĝin fare de la mar-armeo.

La populacio (eĉ ne kvin homoj) ne oponis reziston. Des pli, ili ĉiuj tostis ĉe la insula kafejo.

En la ***Insulo de la Rozoj,*** floro ekflorinta el nenio en la maro, la manlibroj pri historio montras eĉ ne unu linion, nek la turistaj guidlibroj. Tamen, tiu insulo ekzistis.

Inĝeniero Giorgio Rosa, boloniano, estis la elpensinto de tiu ŝtato. En la jaro 1958a oni molte parolis pri platformoj en la maro por estrakti gason, sed la uzataj metodoj estis tre multekostaj. Tiel la ideo: por la turistoj estis necesa insulo en la Adriatika Maro.

La inĝeniero komencis pristudi kaj alvenis al la konkludo konstrui flosantan platformon surtere, por poste transporti ĝin en maron kaj lokumi ĝin sur tubojn, plantitajn en la marfundo kaj plenigitajn per betono kaj ŝtalo. Registrinte la patenton li pasis de la desegnoj al la faktoj.

Li petis ĉiunj necesajn dokumentojn, pagis la poreksportajn impostojn pri la materialoj, oni kostruis en ekstrateritoriaj akvoj, oni interesigis ankaŭ Cnr-n (Nacia Esplorkonsilio). La havenadministrejo donis indikojn por la deviga instalado de intermitaj lumigiloj.

Poste oni donis al la insulon ankaŭ laŭleĝan veston, tiel naskiĝis la Libera Respubliko de la Rozoj, estis la printempo de la jaro 1968a. Tri rozoj sur oranĝkolora fono reprezentis la flagon; la registaro konsistis el prezidanto kaj kvin ministroj, estis oficialaj mono kaj lingvo.

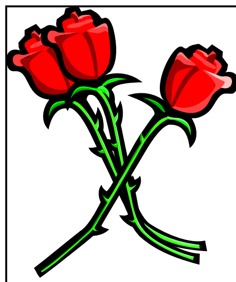
Esperanto, ĝuste, per kiu oni redaktis la statuton kaj kiu aperas en ĉiuj oficialaj dokumentoj (kiel la peto esti akceptita ĉe UNo, aŭ tiu por sendo



(Daŭrigota je la paĝo 11a)

L'ISOLA DELLE ROSE

Il 30 novembre del 1968, la marina militare italiana avviava lo smantellamento dell'***Isola delle Rose***, piattaforma artificiale varata a sei miglia dalla riva in acque internazionali, di fronte a Rimini. Più che un'isola uno stato: la Libera Repubblica delle Rose, con tanto di consiglio dei ministri, bandiera, moneta, e **l'*Esperanto assunto come lingua ufficiale.***



"Te la do io la repubblica indipendente..." Così il governo dell'epoca la fece occupare dalla marina militare.

La popolazione (neppure cinque persone) non oppose resistenza. Anzi, brindarono tutti al bar dell'isola.

Alla ***Insulo de la Rozoj,*** fiore sbocciato dal nulla in mare, i manuali di storia non riservano una riga, le guide turistiche neppure. Eppure quell'isola è esistita.

L'ingegnere Giorgio Rosa, bolognese, fu di quello stato l'ideatore. Nel 1958 si parlava molto di piattaforme in mare per estrarre gas, ma i sistemi usati erano molto costosi. Così l'idea, per i turisti serviva un'isola nell'Adriatico.

L'ingegnere cominciò a studiarci ed arrivò alla conclusione di costruire una piattaforma galleggiante a terra, per poi trasportarla in mare e collocarla su tubi piantati in mare e riempiti di calcestruzzo e acciaio. Registrato il brevetto passa dai disegni ai fatti.

Richiede tutti i documenti necessari, paga le imposte per l'esportazione dei materiali, si costruiva in acque extra-territoriali, viene interessato anche il Cnr. La capitaneria di porto dà indicazioni di installare obbligatoriamente dei lampeggianti.

Successivamente viene data anche una veste giuridica, così nasce la Libera Repubblica delle Rose, era la primavera del 1968. Tre rose su sfondo arancione rappresentavano la bandiera; il governo era formato da un presidente e cinque ministri, c'era la moneta e una lingua ufficiale.

L'Esperanto, appunto, con cui venne redatto lo statuto e che compare in tutti i documenti ufficiali (come la domanda di ammissione all'ONU, o la richiesta di invio di un ambasciatore a Bonn), nonché sui francobolli



(Continua a pagina 11)

Operacio "Ponto sur la rivero POO"

Dum la inundoj de la monato de oktobro 2000, okazintaj en la nordokcidenta parto de Italio, la tuta akvo, kiu surmonte alportis gravegajn detruojn, renversiĝis en la riveron Poo.

Tio kaŭzis ekterordinaran riverŝvelon, kaj alarmigis la strukturojn de la Civila Protektado, kiuj sekvis la malrapidan alvenon de la akvo, minacanta la digajn riverbordojn kaj ĉion renkontatan laŭ sia fluo.

Oni atendis la riveraltiĝon je la nokto de la 19.10.2000, ĉe Pontelagoscuro (Ferrara), kie la rivero estas transirata de grava fervoja ponto. La ponto estis konstruita el aglomerita fero, kun ses traboj, kiuj apogiĝas sur masonaj pileroj; ĝi longas 428 m, kaj estas la sola unutraka parto de la linio Bologna-Padova-Venezia. Dum la jaroj, pro la oftaj riveraltiĝo, la digoj estis plialtigitaj, kaj la ponto nun estas sube de ilia kulmino je 2 m. Pro tio okaze de eksterordinara riverŝvelo la ponto formus baraĵon, kiu devigus la akvon elflui flanken, kaj korodi la riverbordojn ĝis ilia falo, kaj ankaŭ la ponto mem riskus esti kunportita foren de la fluego.

Matene, la situacion oni taksis tre danĝera kaj, por eviti la t. d. "digefikon", la Civila Protektado, akordiĝis, ke la plej efikebla solvo estus eksplodigi la centran parton de la ponto.

Tio liberigus la vojon por ĉiuj disrompaĵoj, kiujn la rivero kunportas, evitante la inundon de la ĉirkaŭaĵoj. La detruo de la ponto estus kaŭzinta gravajn malkonfortojn al la fervoja trafiko, kaj por ĝia rekostruo estus necesaj multaj monatoj; tial, kiam la teknikistoj de FS-"Infrastruttura" sciis tion, ili tuj komencis agi. Post ne longe ili decidis favore al alia ebla solvo: la ponto estu plialtigita. Post kunveno kun la responsuloj de la diversaj instancoj, oni interrompis la trajncirkuladon, kaj oni komencis la plialtigan operacion.

Antaŭarangita la loĝistikan flankon de la provizora konstruejo, oni eksekciigis ĉiujn linielementojn kaj oni diskonektis la elektrizajn, telekomunikajn, signaligajn cablojn, zorgante damaĝi nenion. Poste oni pasis al la reltranĉado kaj al la lokigo de la idraŭlikaj krikoj sur alternaj pilieroj, por plilevigi nur unu flankon de du proksimaj traboj, dum la alia flanko, devus resti je sia loko, tiel ke formiĝus ponto je tri arkaĵoj, kun la centra parto pli alta je 127 cm. Post ok horojn da malfacila kaj seninterrompa laboro, la pli ol 60 homoj engaĝitaj, je la 3,00h nokte, atendis la maksimuman riverŝvelon, kiu alvenis kaj forfluis regule, kaj ĉio okazis laŭ la antaŭsupozoj.

Je la 8,00h matene jam oni estis pretaj reaktivigi la ponton, je la 18,40 rekomencis la trajncirkuladon, ne eĉ 24 horojn post la laborkomenco, kaj pensante, ke jam estis pretaj la ŝarĝoj por eksplodigi ĝin. Tiu-ĉi ekstraordinara operacio ricevis la gratulojn de la tuta publika opinio, kaj ankaŭ la Prezidento de la Respubliko distingis per onorigoj je "Uficialulo de la Merit-Ordeno de la Itala Respubliko" la du ĉefinĝenierojn, kaj per oficiala dankego ĉiujn envolvitajn teknikistojn.

ViTo

Operazione "Ponte sul fiume PO"

Durante le alluvioni dell'ottobre 2000, avvenute nella zona nord occidentale dell'Italia, tutta l'acqua che a monte aveva portato distruzione, si è riversata nel fiume Po.

Questo ha causato una piena fuori dalla normalità, e ha messo in allarme le strutture della Protezione Civile, che seguivano il lento avanzare dell'acqua, che minacciava gli argini e tutto quello che incontrava nel suo corso.

La piena era attesa per la notte del 19.10.2000, a Pontelagoscuro (Ferrara), dove il fiume è attraversato da un importante ponte ferroviario. Il ponte è costruito in ferro agglomerato, con sei travate che appoggiano su piloni in muratura; esso è lungo 428 m, ed è l'unico tratto a semplice binario della linea Bologna-Padova-Venezia. Nel corso degli anni, a causa delle ripetute alluvioni, gli argini sono stati rialzati, e il ponte ora si trova al disotto del culmine degli argini di 2 m. Perciò con una piena eccezionale il ponte formerebbe una barriera, che farebbe fuoriuscire l'acqua lateralmente, erodere gli argini fino a farli cedere, e anche il ponte stesso correrebbe il rischio di essere portato via dalla corrente.

Al mattino la situazione viene valutata molto grave, per evitare l'effetto diga, la Protezione Civile, individua come soluzione possibile quella di far saltare la parte centrale del ponte con l'esplosivo.

Ciò avrebbe liberato la via a tutti quei detriti che il fiume trasportava con se, evitando l'allagamento delle zone circostanti. La distruzione del ponte avrebbe causato gravi disagi al traffico ferroviario, per la sua ricostruzione sarebbero passati dei mesi, perciò saputa la notizia i tecnici FS "Infrastruttura" si misero subito all'opera. Nel giro di poco tempo individuarono un'altra soluzione possibile: il ponte sarebbe stato sollevato. Dopo una riunione con i responsabili delle varie strutture, si procede all'interruzione della circolazione, e si inizia l'operazione di innalzamento.

Predisposta tutta la parte logistica del cantiere, si inizia a sezionare tutti gli elementi della linea, cavi di elettrificazione, telecomunicazioni e segnalamenti, avendo cura di non danneggiare niente. Successivamente, si passa al taglio dei binari, e alla sistemazione dei martinetti idraulici, su piloni alternati, in modo da sollevare solo un lato di due travate vicine, mentre l'altro lato, sarebbe rimasto fisso al suo posto, così si sarebbe formato un ponte a tre arcate, con la parte centrale più alta di 127 cm. Dopo otto ore di lavoro difficile e ininterrotto, gli oltre 60 uomini impegnati, alle 3,00 di notte, hanno atteso la piena del fiume, che è arrivata e defluita con regolarità, tutto era andato secondo le previsioni.



Alle 8,00 del mattino si era già pronti per riattivare il ponte, alle 18,40 è ripresa la circolazione dei treni, neanche 24 ore dopo l'inizio dei lavori; e pensare che erano già pronte le cariche di esplosivo per farlo saltare.

Questa straordinaria operazione ha avuto il plauso di tutta l'opinione pubblica, ed il Presidente della Repubblica ha conferito le onorificenze di Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana ai due ingegneri, ed il ringraziamento a tutti i tecnici impegnati.

ViTo

UDINE – TARVISIO raddoppio ultimato

Il 6 dicembre 2000, si è svolta la cerimonia inaugurale, per l'apertura definitiva al traffico ferroviario della linea Pontebbana, ossia della linea Udine – Tarvisio – confine Austriaco.

Dopo oltre 20 anni di lavoro finalmente è stato ultimato il raddoppio di questa importante linea ferroviaria; in parte è stata potenziata ed ammodernata la vecchia sede, mentre per il resto è stato ridisegnato tutto il tracciato, costruite e spostate alcune stazioni, tra cui quella di Tarvisio Centrale; la nuova stazione si chiama Tarvisio Boscoverde.

La linea è lunga 94,25 km, presenta curve con un raggio minimo di 1300 m, una pendenza massima del 14,5 per mille; grazie a questa pendenza si è eliminata la necessità di impiegare due locomotori fra Tarvisio ed il confine.

Il tracciato permette di raggiungere la velocità di 160 km l'ora, e per i veicoli classificati al rango C e P i 180 e 200 km/h; la quantità di treni al giorno è passata dagli 80 ai 200; si è tenuto presente anche i nuovi limiti di sagoma che permette tutti i moderni trasporti intermodali; il peso ammesso per asse è di 22 tonnellate.

La linea è attrezzata col blocco a correnti codificate con ripetizione dei segnali in macchina.

Sull'intera tratta vi sono 13 gallerie, per una lunghezza totale di 46 km, le stazioni e le fermate sono state ridotte da 24 a 11, ciò per contenere i costi di esercizio, di queste 4 sono nuove stazioni: Tarvisio, Gemona, Tarcento e Ugovizza Valbruna.

La spesa totale è stata di circa 1.600 miliardi di lire. ViTo

UDINE – TARVISIO finita duobligo

La 6an de decembro 2000, okazis la inaŭgura cerimonio, pri la kompleta malfermo al fervoja trafiko de la linio "Pontebbana", nome de la linio Udine – Tarvisio –Aŭstria landlimo.

Post pli ol 20 jaroj da laboro finfine estis pretigita la duobligo de tiu ĉi grava fervoja linio; parte estis potencigata kaj modernigata la malnova traksidejo, dum por la cetero estis redesegnata la tuta traceo, konstruataj kaj delokataj kelkaj stacioj, inter kiu, tiu de "Tarvisio Centrale"; la nova stacio nomiĝas "Tarvisio Boscoverde".

La linio longas 94,25 km, havas curbojn kun minimuma radiuso de 1300 m, maksimuma dekliveco de 14,5 po mil; danke al ĉi tiu dekliveco oni eliminis la neceson kupli du lokomotivojn inter Tarvisio kaj la landlimo.

La relvojtraceado estas taŭga por atingi la rapidecon je 160 km po horo, kaj por la veturiloj klasifikitaj en la rango "C" kaj "P" 180 kaj 200 km/h; la kvanto da trajnoj tage plialtiĝis de 80 al 200; jam oni kalkulis ankaŭ la novajn limprofilojn kiuj permesos ĉiujn modernajn kombinitajn transportojn; la radaksa pezo permisita estas je 22 tunoj.

La linio estas ekipita per kodimpuls abloksistemo kun enkondukisteja signalkomunikado.

Sur la tuta linio estas 13 tuneloj, por totala longo je 46 km, la stacioj kaj la haltejoj estis nombrereduktitaj de 24 al 11, tio por malaltigi la ekspluatadkostojn, inter ili estas 4 novaj stacioj: Tarvisio, Gemona, Tarcento kaj Ugovizza Valbruna.

La totalaj elspezoj estis ĉirkaŭ 1.600 miliardoj da liroj. ViTo

PROGETTO "GALLERIA BRENNERO"

Se il collegamento a est con l'Austria è stato terminato, ad ovest si è in fase di ultimazione del progetto di una grande galleria per la direttrice Verona - Brennero - Monaco.

Questo asse ferroviario è stato indicato come uno dei progetti prioritari dal Consiglio d'Europa per la realizzazione di un unica rete infrastrutturale europea.

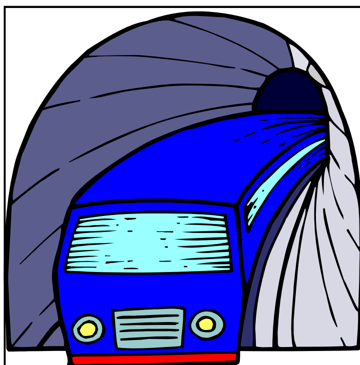
Di questo progetto si iniziò a parlare già cinquant'anni fa, e dopo diversi progetti e studi di fattibilità, si è giunti alla costituzione di un Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE), il quale, partendo dai progetti già esistenti, elaborerà un progetto definitivo della galleria di base, e effettuerà tutti gli studi geologici e dovrà ottenere tutte le autorizzazioni necessarie, anche quelle ambientali, e il reperimento dei finanziamenti necessari alla costruzione.

Il progetto prevede 50-60 km di gallerie divise, a semplice binario, che collegheranno Innsbruck a Fortezza.

A lavori ultimati l'intera linea, quadruplicata, ospiterà oltre 400 treni al giorno, la maggioranza merci che andranno a sfoltire il traffico automobilistico di transito in Austria.

Si è ancora agli inizi e per i prossimi tre anni verranno fatte tutte le indagini sul territorio; dopo il 2005, verranno presentati i progetti definitivi, e, a partire da quella data, non prima di 10-15 anni potremo vedere qualche opera ultimata.

ViTo



PROJEKTO "TUNELO BRENERO"

Se la orienta kunligo kun la Aŭstria teritorio estis kompletigita, al okcidento finpretiĝas projekto por granda fervoja tunelo laŭ la koridoro Verono - Brenero - Munkeno.

Tiu-ĉi fervojakso estis indikita kiel unu el la prioritataj realigoj de la Eŭropo-Konsilio, por starigi unu nuran eŭropan infrakstrukturan fervojreton.

Pri ĉi tiu projekto oni komencis paroli jam antaŭ kvindek jaroj, kaj post diverstipaj aliaj projektadoj kaj studadoj pri efektiveblo, oni alvenis al la fondo de Eŭropa Interes-Ekonomia Gruppo (GEIE), kiu, startinte de la jam ekzistantaj projektoj, priellaboros definitivan projekton pri la baztunelo, efektivigos ĉiujn geologiajn serĉadojn, kaj havigos al si ĉiujn necesajn permesojn, ankaŭ tiujn primediajn, kaj devos akiri la necesajn financrimedojn por la konstruo.

Oni antaŭvidas 50-60 km-n da tuneloj, je simpla trako, kiuj kunligos Innsbruck kun Fortezza.

Je la fino de la konstruado, la tuta linio, kvartraka, ellasos pli ol 400 tranojn tage, la plejmultaj por vartransportado, kiuj ebligos la maldensadon de la transita ŭtomobila trafiko en Aŭstrio.

Ankoraŭ oni estas je la komenco kaj dum la venontaj tri jaroj oni efektivigos ĉiujn terenesplorojn; post la jaro 2005, oni prezentos la definitivajn projektojn, kaj, ekde tiu dato, kaj ne pli frue de 10-15 jaroj oni havos la eblecon vidi kelkajn finpretajn labororealigojn.

ViTo

ASSEMBLEA GENERALE

Il 24.03.2001 si sono svolte nei locali RISTO-DLF di Bologna C.le la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.

Il Sk ha informato sulla situazione associativa, che mostra un calo di iscrizioni, e, d'intesa con il Cassiere, ha presentato i documenti della parte contabile. A tale fine viene esaminata l'esigenza di chiudere il c/c/p/ IFEA a causa delle troppe spese di gestione e ci si propone di utilizzare quello del Sk. Nella prospettiva del cambio della moneta si deve anche fissare una nuova quota sociale; viene proposto che dal 2002 essa sia di € 15,00.

Le relazioni e le proposte di cui sopra sono state approvate all'unanimità.

Altre attività e iniziative sono state trattate via via.

Le elezioni per il biennio 2001-2002 hanno dato i seguenti risultati: Presidente: Pasquale Ceci (Pr); Comitato esecutivo: Romano Bolognesi (Sk), Sergio Negroni (Ks), Vito Tornillo (Kn-Fk-Rd), Enrico Molesini, Agostino Mantovani, Renzo Battistella. Revisori: Giuseppe Bertazzo, Franco Graziani, Gaetano Gubbioli; Probi viri: Gino Corso, Emanuele Franchi, Delvina Stanghellini Gimelli.

Bolognesi ha informato dei corsi ed esami fatti, in atto e in prospettiva. Purtroppo in generale ci sono pochi allievi. Corsi ed esami sono in atto anche a PR, VE M., VR, UD, Mezzano RA. Il Sk ha informato delle sue conferenze di interlinguistica tenute a Saint-Mandrier FR, Casalecchio BO, in 11 città della Bretagna FR, e da tenere a Thionville e a Pluezec FR. Egli informa anche delle sue visite a Dobr'ichovice CZ (IFEF-estrarkunveno) e a Choisy-le-Roy (FR). Sono in atto anche corsi via computer detti KIREK e si prospetta la possibilità di un corso a Lugo RA.

A Plan sarà di nuovo organizzata la "Settimana della cultura".

A cura di Bolognesi, nel 2000 là vi è stata la mostra "Ritrovata la chiave della Torre di Babele", poi esposta anche a BO e a RE.

I partecipanti esprimono soddisfazione per il 52° IFK Budapest. Poche novità circa il 53° IFK Tabor (CZ).

Il programma è proseguito con il pranzo in comune presso la stessa Ristodlf e la visita di un'interessante mostra sulle acque a Bologna.

Il Segretario

PLAN "8-a Kultursemajno"

Ni invitas ĉiujn partopreni en la manifestacion (01-08/09/2001). Ĉeestos la IFEF-Estraro. La programo estas riĉa kaj varia. La kompleta kosto estas 490.000 ITL, ĉio enkluzivita, kun plena pensiono, spektakloj, ekspozicioj, ekskursoj, bankedo, teleskopo, kaj bona etoso. Venu kaj ĝuu la Dolomitojn!

La trajno en la "West" de Tex Willer



La strioj-heroo TEX, famkonata de ĉiuj lastaj generacioj, estas ĉefrolulo de aventuroj, kiuj plejmultaj rilatas al la amerikaj fervojoj.

Pri tio eldoniĝis bela publikaĵo zorge de Franco Rebagliati kadre de DLF-Savona-Kultura Rondo.

Estas interese noti, kiel realismaj estas la bildoj, kaj ke ĉio estas ofte teknike kaj tre detale realigita, kvankam temas pri ia West "hejma", kies aŭtoroj ofte neniam persone vizitis kaj nur revis.

RailLexic 3.0

UIC aperigis kaj disdonigis al ĉiuj kunagantaj fervojaj "entreprenoj" (ankaŭ al IFEF) CD-ROM-n kun testversio 2/01, por sia 3-a eldono de la terminologia datumbanko: "RailLexic 3.0".

En ĝi enestas 12689 terminoj en 20 lingvoj: GB, DE, FR, CZ, DK, E-o, FI, ES, HU, IT, JA, NL, NO, PL, PT, RO, RU, YU, SQ, SE.

La unuaj tri lingvoj estas menuo-lingvoj, kaj estas tri eblecoj por traŝerĉado.

Ĉu ĝis la jarfino ni vidos la fineldonon?

C.I.F.I. Terminaro

Il C.I.F.I. (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) ha edito un Dizionario di termini ferroviari. Si tratta di oltre 3000 termini con le relative definizioni. Maggiori informazioni nel prossimo numero.

(Daŭrigo de la paĝo 4a)

de ambasadoro al Bonn-on), kaj ankaŭ sur la eldonitaj poŝtmarkoj.

La poŝtmarkaj eldonoj estis entute tri, validaj nur kiel kuriozaĵoj, kaj kurioze estis ke sur la tria el ili oni presis la skribon "*Milita itala okupado*".

Ĉio estis ŝerco por turistoj. Fakte la ŝipoj ŝanĝis itinerojn por rigardi la insulon de proksime, la laŭbordaj maristaroj estis kontentaj transporti la scivolemulojn. Estis kafejo, kaj en la programoj oni antaŭvidis hotelon, restoraciojn kaj allogaĵojn por infanoj.

Oni cirkuligis onidirojn, laŭ kiuj estis intenco kostrui kazinon aŭ bordelon, aŭ sendependan radio-stacion sur la insulo, sed ĉiuj estis klaĉoj de politikistoj, kiuj koleris kontraŭ la insulo.

Fakte, tiuj adoptis ĉiujn rimedojn: unue policanoj blokis la eniron, kaj poste komencis milito per stampopaperoj, intervenigante la tiaman EEK (Eŭropa Ekonomia Unuiĝo), kaj UNo, kiuj ne esprimis kontraŭan opinion, sed finfine oni promulgis dekreton por la detruo de la insulo.

La 30an de novembro de la jaro 1968a oni komencis malmunti la strukturon, post kelkaj monatoj intervenis la mar-armeo tute batalekipita: 75 kg da dinamito por ĉiu piliero sukcesis eĉ ne skrapi ĝin, oni duobligis la kvanton, ĝi nur klininiĝis, sen renversiĝo; la ceteron faris la martempestoj.

El la itala RoBo

(Continua da pagina 5)

emessi. Le emissioni filateliche furono in tutto tre, valide solo come curiosità, e curioso fu che sulla terza emissione venne stampigliata la dicitura "*Milita itala okupado*".

Era tutto uno scherzo per turisti. Infatti le navi cambiavano rotta per vedere l'isola da vicino, le marinerie della costa erano contente di trasbordare i curiosi. C'era il bar, e nei programmi erano previsti un albergo, ristoranti e attrazioni per bambini.

Avevano messo in giro la voce di voler costruire sull'isola un casinò o un casino, o una stazione radio indipendente, ma erano tutte chiacchiere dei politici che ce l'avevano con l'isola.

Ed infatti fecero ricorso a tutto: dapprima le forze dell'ordine bloccarono l'accesso, poi cominciò una guerra a colpi di carta da bollo, facendo intervenire la CEE, l'ONU, che non diedero parere contrario, ma infine fu emesso un decreto di demolizione dell'isola.

Il 30 novembre del 1968 cominciarono a smontare la struttura, dopo qualche mese intervenne la marina militare in assetto di guerra: 75 kg di dinamite per ogni pilone non gli fecero un graffio, raddoppiarono la dose, essa si inclinò soltanto, senza ribaltarsi; il resto lo hanno fatto le mareggiate.

Enrico Molesini

Thionville - FFEA-Kongreso Kaj IFEF-Estrarkunveno

Kiel anoncite, la Nacia Kongreso de FFEA 30.03-04.04.2001 okazis en la Résidence ''Le Domaine de Volkrange'', ĉe Thionville, Loreno (FR).

La francaj fervojistoj majstre aranĝis la manifestacion (al kiu ankaŭ ni italoj modeste kontribuis per prilingvaj prelegoj, etimologioj (Romano Bolognesi) kaj operkoncerto (Roberto Ferrari Melega, tenoro; Anna Flores, soprano; Marco Cavazza, pianisto).

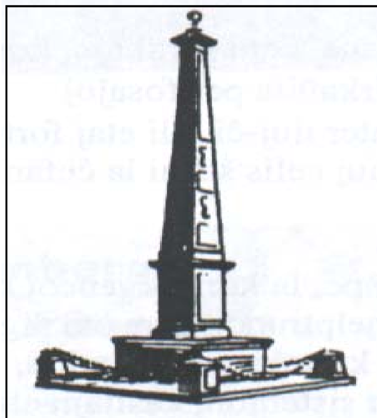
En la lando de la tri landlimoj ĉio estis perfekte kaj kontentige organizita por la pli ol sepdek partoprenantoj el 10 landoj. La prezoj kaj la kondiĉoj estis vere tre favoraj en ege komforta kaj bela residejo ene de vastega urba parko kun malnova kastelo, lageto, plurjarcentaj arboj.

La kunvenojn dum la aranĝo oni sekvis grandainterese. Estis libroservo kun abundaj aĉeteblecoj. Okazis abunda festvespermanĝo kaj lotumado.

La ferminejo-muzeo en Neufchef montriĝis tre interesa por kompreni la soci-ekonomian kondiĉojn en la regiono. La vizito de Thionville malkovrigis belan urbon, sur kiu regis multaj mastroj, kaj kies arkitekturo montras historiajn travivaĵojn (eĉ ekzistas rara revolucia Altaro de la Patrio, el 1972).

La Linio Maginot, fame konata defendlinio, kiu tamen neniam utilis, montriĝis per la gigantaj subteraj instalaĵoj en Hackenberg. Plurkilometrajn galeriojn ni vizitis per trajno (3,5 km), lifte, piede, por kompreni kiel organiziĝis la subtera vivo (akvo-, aero-, elektro-provizado, telefoncentralo, kazerno, komandejo, kuirejo, hospitalo, proviantejo) kun sennombraj armiloj.

La urbo Metz estas belega kaj historie tre riĉa. La multaj monumentoj, inter kiuj la impona katedralo Sankta Stefano kun grandaj valorartaj vitraloj, la mezepokaj palacoj, turoj kaj pordegoj, la Arsenalo, la kurioza kaj impona stacidomo, la vastegaj ĝardenoj, faras el Metz unu el plej vidindaj urboj en Eŭropo.La vizito al Luksemburgo estis tre interesa. La alta kaj la malaltaj "urboj" estis kunligitaj de multaj pontoj. La Luksemburga familio liveris al la Rom-ĝermana Imperio kelkaj famaj reĝoj. Kontraste, la modernaj instalaĵoj de la Eŭropa Unio estas tute proksimaj al la restaĵoj de imponegaj fortikaĵoj.



Thionville *- Plazo de la Bazaro. Altaro de la Patrio, kun "Okulo de la Scipovo", datita Vendemiaro de la 5a jaro, t.e. septembro 1796a.*

Piazza del Mercato. "Altare della Patria", con l'"Occhio della Scienza", datato Vendemmiaio del 5° anno, cioè settembre 1976.

(Daŭrigota je la paĝo 14a)

Thionville - Congresso FFEA

Come annunciato, il Congresso Nazionale FFEA (Fed. Ferrovieri Esp. Francesi) 30.03-04.04.2001 si è svolto nella Sede ''Le Domaine de Volkrange'', Thionville, Lorena (FR).

I colleghi francesi hanno magistralmente organizzato l'incontro (a cui anche noi italiani modestamente abbiamo contribuito con una conferenza su lingue ed etimologie (Romano Bolognesi) e un concerto (Roberto Ferrari Melega, tenore; Anna Flores, soprano; Marco Cavazza, pianista).

Nel paese dei tre confini tutto è stato perfettamente organizzato per più di settanta partecipanti da 10 paesi. I prezzi e le condizioni erano veramente molto favorevoli, in una confortevolissima e bella sede, in un vastissimo parco urbano con antico castello, laghetto, alberi plurisecolari.

Gli incontri durante il convegno sono stati seguiti con grande interesse. C'era un servizio librario con molte occasioni di acquisto. Ci sono stati un lauto banchetto e una lotteria.

Visitare la miniera di ferro-muzeo a Neufchef è stata molto utile per capire le situazioni socio-economiche della regione. Thionville si è dimostrata una bella città, che fu retta da molti padroni, e la cui architettura evidenzia le sue peripezie storiche (esiste anche un raro rivoluzionario Altare della Patria, del 1972).

La Linea Maginot, famosa linea difesa, che però non è mai stata usata, meraviglia per le sue gigantesche installazioni sotterranee. A Hackenberg abbiamo visitato molti chilometri di gallerie, in treno (3,5 km), in ascensore, a piedi, per comprendere come era organizzata la vita sotterranea (provviste di acqua, aria, elettricità, centrale telefonica, caserma, comando, cucine, ospedale, approvvigionamenti) con innumerevoli armi.

La città di Metz è bellissima e storicamente molto ricca. I molti monumenti, fra cui l'imponente cattedrale di Santo



La katedralo de Metz

Stefano con grandi vetrate artistiche, palazzi medioevali, torri e porte, l'Arsenale, la curiosa e imponente stazione ferroviaria, ampi giardini, fanno di Metz una delle più attraenti città europee. La visita di Lussemburgo è stata molto interessante. Le "città" alta e bassa sono state collegate da molti ponti. La famiglia Lussemburgo ha dato all'Impero Romano-germanico alcuni famosi re. Come contrasto, le moderne installazioni dell'Unione Europea sono vicinissime a

(Continua a pagina 14)

(Daŭrigo de la paĝo 12)

Krozado sur la rivero Mozelo permesis al la partprenantoj rigardi la belegajn laŭbordajn vilaĝojn kaj urbetojn francajn, germanajn kaj luksemburgajn (inter kiuj Schengen, fama pro ties akordoj), la verdajn montetojn kun vinberejoj, la atomcentralon, la , ktp.

Ne mankis vizito al mirabeldistilejo, kun ebleco de likvorgustumado kaj aĉetado, kaj la ebleco vidi siderurgiajn instalaĵojn, la lorenan muzeon de la fervojistoj, aŭtomobil– kaj piedekskusi por malkovri la regionon, kompreni la gravecon de la fervoja nodo de Thionville.

Vesperoj artaj kaj vere ĝuindaj kompletigis la belajn tagojn. Estis prelegvespero por prezenti la landon, fare de Catherine Gallego (kiu ĉiam brile kaj altprofesie ĉiĉeronis dum multaj ekskusoj); okazis operkoncerto fare de la italaj artistoj supre menciitaj, kiuj ankaŭ kantis en Esperanto la faman "Brindisi" (Tostado) el la opero "La Traviata" de Giuseppe Verdi. Okazis prezentado de la Duo "Mannijo" (Jo Nousse kaj Manfred Pohlmann), kiuj ludis diversajn instrumentojn kaj kantis diverslingve, inkluzive de Esperanto kaj la "Franka" lingvo. La Societo de la Mandolinistoj de Yutz prezentis buntan programon el la tuta mondo.

Danke al la kapablaj francaj kolegoj (sub la lerta gvidado de Jean Ripoche, kaj danke al la loka organizanto Bruno Henry) la Estraro de IFEF povis partopreni ĉiujn aranĝojn kaj akurate kaj efike kunsidi kaj ankoraŭ ĝui la restadon en Thionville.

Dankon al ĉiuj, kaj ĝis venonta okazo.

RoBo

(Continua da pagina 13a)

resti di imponenti fortificazioni difensive.

Una crociera sul fiume Mosella ha permesso di ammirare i bei villaggi rivieraschi francesi, tedeschi e lussemburghesi (fra cui Schengen, quello degli "accordi"), le verdi colline con vigneti, la centrale atomica, ecc.

Non è mancata una visita a una distilleria di "mirabelle", con possibile degustazione e acquisto, la visita a installazioni siderurgiche, al museo lorenese dei ferrovieri. Escursioni in auto e a piedi hanno fatto scoprire la regione, comprendere l'importanza del nodo ferroviario di Thionville.

Serate artistiche pregevoli anno completato le belle giornate. C'è stata una presentazione della regione, fatta da Catherine Gallego (che ci ha sempre brillantemente e professionalmente guidato in molte escursioni); c'è stato un concerto operistico fatto dagli artisti italiani succitati, che hanno cantato in Esperanto il famoso "Brindisi" da "La Traviata" di Giuseppe Verdi. C'è stata la serata del Duo "Mannijo" (Jo Nousse e Manfred Pohlmann), che suonavano diversi strumenti e cantavano in diverse lingue, incluso l'Esperanto e la lingua "Franca". L'Associazione Mandolinistica di Yutz ha presentato un vario programma da tutto il mondo.

Grazie agli abili colleghi francesi (sotto la guida esperta di Jean Ripoche, e grazie all'organizzatore locale Bruno Henry) il Direttivo della IFEF ha potuto partecipare a tutti gli avvenimenti e puntualmente ed efficacemente lavorare e ancora godere della permanenza a Thionville.

Grazie a tutti, e alla prossima volta.

RoBo

GIOCO DI PAROLE = VORTLUDO

Chiave = Sloŝilo (7, 10): Pordisvastiga konsilo.

N	O	M	E	N	K	L	A	T	U	R	O	J	N
O	G	N	L	E	A	G	E	T	N	E	V	R	N
R	E	O	R	K	I	D	E	O	O	I	I	P	O
M	V	L	I	U	O	O	D	I	G	D	R	E	K
A	R	R	O	R	T	R	R	U	U	E	E	R	R
N	O	N	O	S	I	K	O	T	S	O	D	I	A
D	N	O	I	I	E	O	O	T	O	L	E	M	P
O	O	R	N	V	L	D	I	N	N	O	N	E	S
O	A	M	E	O	A	D	N	E	O	G	T	T	S
M	M	T	E	M	I	S	F	A	R	O	A	R	P
A	I	G	E	G	A	R	P	A	L	E	N	O	A
R	K	R	I	N	O	R	T	O	K	L	L	J	N
O	E	T	R	T	A	A	T	A	A	M	O	N	O
J	O	R	E	P	S	E	V	O	O	N	E	P	J
N	T	O	N	O	J	U	D	N	A	M	R	O	N

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

AKMEO	AMIKE	AMONO	ATENA	DOMEGO
DORIKA	GRATAS	IDEOLOGO	IREDENTAN	KISON
KORO	KURSIVO	MARISTO	MARTO	NEFRO
NOKTURNO	NOMENKLATUROJN	NORMANDO	NORMANDUJO	NORVEGO
OMAROJN	ORDE	ORKIDEO	ORKO	ORTO
OSTO	PANOJN	PERIMETROJN	PIEDO	POLLANDE
POLMON	PRESTIDIGITO	REMADO	SOLEO	SPARKO
STIGMO	TEMIS	TIELA	TRIONO	USONO
VENTEGA	VESPEROJ			

Solvo de la vortludo aperinta en la lasta numero: VIZITU LA MONDON PER ESPERANTO

L e g g e r e   l ' E s p e r a n t o

✯ L'Esperanto è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta correttamente. Per i non esperantisti, ecco **t u t t e** le regole:

✯ l'**a l f a b e t o** è formato da 28 lettere; cinque: **a e i o u**

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

✯ la **pronuncia** è facile: l' **accento tonico** (la pausa della voce) cade sempre sulla **penultima vocale** della parola.

✯ L'Esperanto è l'**unica lingua fonetica**: **si legge come si scrive** e **si scrive come si legge:** ogni lettera ha sempre quel suono, ogni suono corrisponde alla sua lettera; **h**, **ĥ**, **ĵ** hanno suoni non presenti in italiano, ma noti in molte lingue.

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo gutturale *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!
ĥ	aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciata (ĵeti), circa come *sg* in *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)
k	come il gruppo gutturale *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *museo* (muzeo)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come le *i* e *u* brevi
ŭ	nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.